

令和5年度補正
グローバルサウス未来志向型共創等事業委託費
におけるマスタープラン策定等調査事業

太平洋島嶼国における
航空セクターマスタープラン策定等
調査事業

最終報告書概要（公表用）

2026年2月

株式会社ジャイロス
双日株式会社
株式会社JALUX

1. 事業の概要
2. 現地作業実績
3. フィジーの航空分野の現状把握および分析
4. ソロモン諸島の航空分野の現状把握および分析
5. 航空需要予測（非公開）
6. インフラ整備案の策定（一部非公開）
7. 生物多様性への配慮
8. 具体的な戦略策定（非公開）
9. 施設整備・運営能力向上に資する基本方針の策定（非公開）

1. 事業の概要

事業の背景と目的

南太平洋地域における航空セクターは、経済活動および社会基盤の発展において極めて重要な役割を果たしている。

フィジー共和国は地域の航空ハブとして観光業や物流を支える中核的なインフラを有しており、その国際的な位置づけを強化するための取り組みが必要とされている。

一方、ソロモン諸島国は、多数の島嶼から成る地理的特性により、航空輸送に依存した交通基盤が不可欠であるが、地方空港を含むインフラ整備が遅れている現状がある。

本調査の目的は、フィジー共和国およびソロモン諸島国における空港インフラの現状と将来の需要を分析し、持続可能かつ経済成長を支える航空セクターのマスタープランを策定することである。

業務実施期間

2025年3月7日から2026年2月27日まで

業務の内容

- ◆ 現状分析（フィジー、ソロモン諸島）
- ◆ 航空需要予測（フィジー）
- ◆ 現地の課題の特定や目標設定（フィジー）
- ◆ インフラ整備案の策定（フィジー）
- ◆ 具体的な戦略策定（フィジー）
- ◆ 施設整備及び運営改善に資する基本方針の策定（フィジー）
- ◆ 相手国政府・関係者への説明（フィジー）
- ◆ 戦略実現のためのアクションプラン（フィジー）

2. 現地作業実績（1）

第1次現地作業（フィジー）

◆ 期間：2025年3月23日～4月11日

◆ 作業内容：

- 空港調査（ナンディ、ナウソリ、ランバサ、サブサブ、カンダブ、マテイ）
- 関係機関（空港会社（AFL）、観光・民間航空省（MTCA）、国営企業省、民間航空局、航空会社、現地建設会社他）との協議

第2次現地作業（ソロモン諸島およびフィジー）

◆ 期間：2025年6月5日～7月4日

◆ 作業内容：

- ソロモン諸島の空港調査（ホニアラ、ムンダ、ギゾ、タロ、スアバナオ、アウキ）
- ソロモン諸島の関係機関（空港会社（SIACL）、通信航空省、世界銀行、NZ政府他）との協議
- フィジーの地方空港調査（シシア、ガウ、バヌアバラブ、ロトユマ、モアラ）
- ナンディ国際空港におけるグランドハンドリング・貨物ハンドリングに係る調査
- フィジー関係機関（空港会社（AFL）、民間航空局）との会議

2. 現地作業実績（2）

第3次現地作業（フィジー）

- ◆ 期間：2025年10月24日
- ◆ 作業内容：
 - ナンディ国際空港視察（貨物ハンドリング）
 - Airport Terminal Service（ATS）社との面談

中間報告（フィジー）

- ◆ 期間：2025年11月10日
- ◆ 作業内容：
 - AFLに対する中間報告

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（1）

フィジーの太平洋航空セクターにおける役割

フィジーは、南太平洋で最も利用者が多く最も高度な航空拠点であるナンディ国際空港を有し、南太平洋地域の航空セクターにおいて中核的かつ戦略的な役割を担っている。その影響は国境を越えて広がり、周辺島嶼国における航空輸送の安全性、接続性、レジリエンスの向上に大きく寄与している。

関連組織

国営企業であるフィジー空港公社（Airports Fiji Limited : AFL）は、ナンディ、ナウソリ両国際空港を含む15の空港を管理している。さらには、航空インフラの維持管理、旅客サービスの提供、商業施設運営等を担っており、空港サービスの質向上、および観光・物流の要所としての空港機能強化に積極的に取り組んでいる。

フィジーの主な航空関連組織

観光民間航空省（Ministry of Tourism and Civil Aviation: MTCA）

フィジーにおける観光および民間航空政策の策定と監督を担う中央省庁

フィジー民間航空局（Civil Aviation Authority of Fiji: CAAF）

フィジーにおける民間航空の規制機関として、航空法令の施行、航空運送事業者の監督、航空保安及び航空交通管制等の安全管理を行う独立機関

エアターミナルサービス公社（Air Terminal Services (Fiji) Pte Ltd.: ATS）

ナンディ国際空港において、旅客サービス、ランプサービス、貨物サービス、ケータリングサービス、機内清掃、航空機エンジニアリング、地上支援機材（GSE）のメンテナンスサービス等を提供する国営企業

フィジー航空（Fiji Airways）

フィジーの国営航空会社であり、フラッグキャリア

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（2）

空港施設

フィジーの国際空港はナンディ国際空港とナウソリ国際空港の2空港のみである。AFLの運営する空港のうち、定期便が就航している空港は14空港に限られ、滑走路の舗装がされているのはその内9空港である。それ以外の空港の滑走路は未舗装で、砂利または芝生で整備されている。



ナンディ国際空港の
国際線ターミナルビル



ランバサ空港の滑走路



ディディア空港の
ターミナル

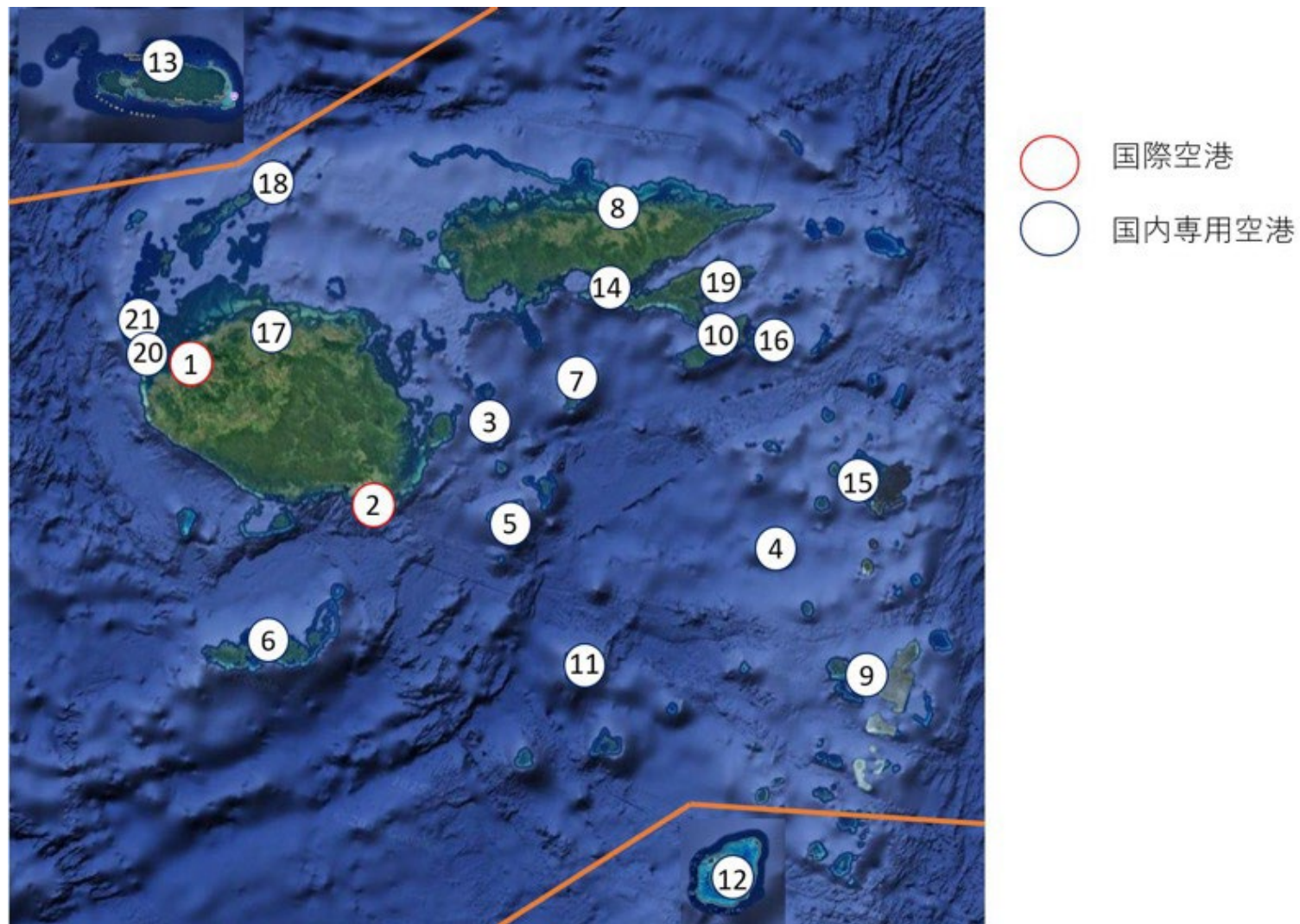
3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（3）

フィジーの主要空港

No.	空港名	近隣都市	IATA Code	ICAO Code	標高	滑走路の向き	滑走路の長さ	滑走路舗装状態
1	ナンディ	ナンディ	NAN	NFFN	18 m	02/20 9/27	3146 m × 45 m 2040 m × 45 m	アスファルト (PCN 80/F/C/X/T 、PCN 65/F/C/X/T)
2	ナウソリ	スバ	SUV	NFNA	5 m	10/28	2148 m × 45 m	アスファルト (PCN 56/F/D/X/T)
3	ブレタ	レブカ	LEV	NFNB	3 m	8/26	668 m × 18 m	砂利
4	シシア	シシア	ICI	NFCI	4 m	17/35	920 m × 23 m	芝
5	ガウ	ガウ	NGI	NFNG	15 m	06/24	754 m × 19 m	芝
6	カンダブ	ブニシア	KDV	NFKD	2 m	16/34	832 m × 23 m	チップシール
7	コロ	ナドク	KXF	NFNO	109 m	10/28	793 m × 22 m	芝
8	ランバサ	ランバサ	LBS	NFNL	13 m	13/31	1069 m × 30 m	チップシール (PCN 15/F/C/Y/T)
9	ラケンバ	ナサカラウ	LKB	NFNK	85 m	13/31	826 m × 18 m	チップシール
10	マテイ	マテイ (タベウニ島)	TVU	NFNM	21 m	11/29	985 m × 23 m	チップシール (PCN 8/F/C/Y/T)
11	モアラ	ナオリ	MFJ	NFMO	4 m	15/33	750 m × 23 m	芝
12	オノ・イ・ラウ	オノ・イ・ラウ	ONU	NFOL	34 m	15/33	842 m × 23 m	芝
13	ロトゥマ	エルセズ (ロトゥマ島)	RTA	NFNR	13 m	07/25	1405 m × 30 m	チップシール (12F/B/Y/T)
14	サブサブ	サブサブ	SVU	NFNS	4 m	14/32	803 m × 18 m	チップシール (PCN12/F/D/Y/T)
15	バヌア・バラブ	ムアレブ	VBV	NFVB	23 m	11/29	726 m × 22 m	芝
16	ラウカラ	ラウカラ	LUC	NFNH	3 m	17/35	1141 m × 23 m	チップシール (PCN 14R/B/X/U)
17	バトュコウラ	バトュコウラ	VAU	NFNV	48 m	不明	777 m	不明
18	ヤサワ	ヤサワ島	YAS	NFSW	3 m	03/21	594 m × 40 m	芝
19	ラビ	ラビ島	RBI	NFFR	5 m	15/33	325 m × 10 m	芝
20	マロロ・ライライ	マロロ・ライライ島	PTF	NFFO	10 m	03/21	640 m × 20 m	芝
21	マナ	マナ島	MNF	NFMA	2 m	14/32	330 m × 30 m	芝

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（4）

フィジーの主要空港の位置図



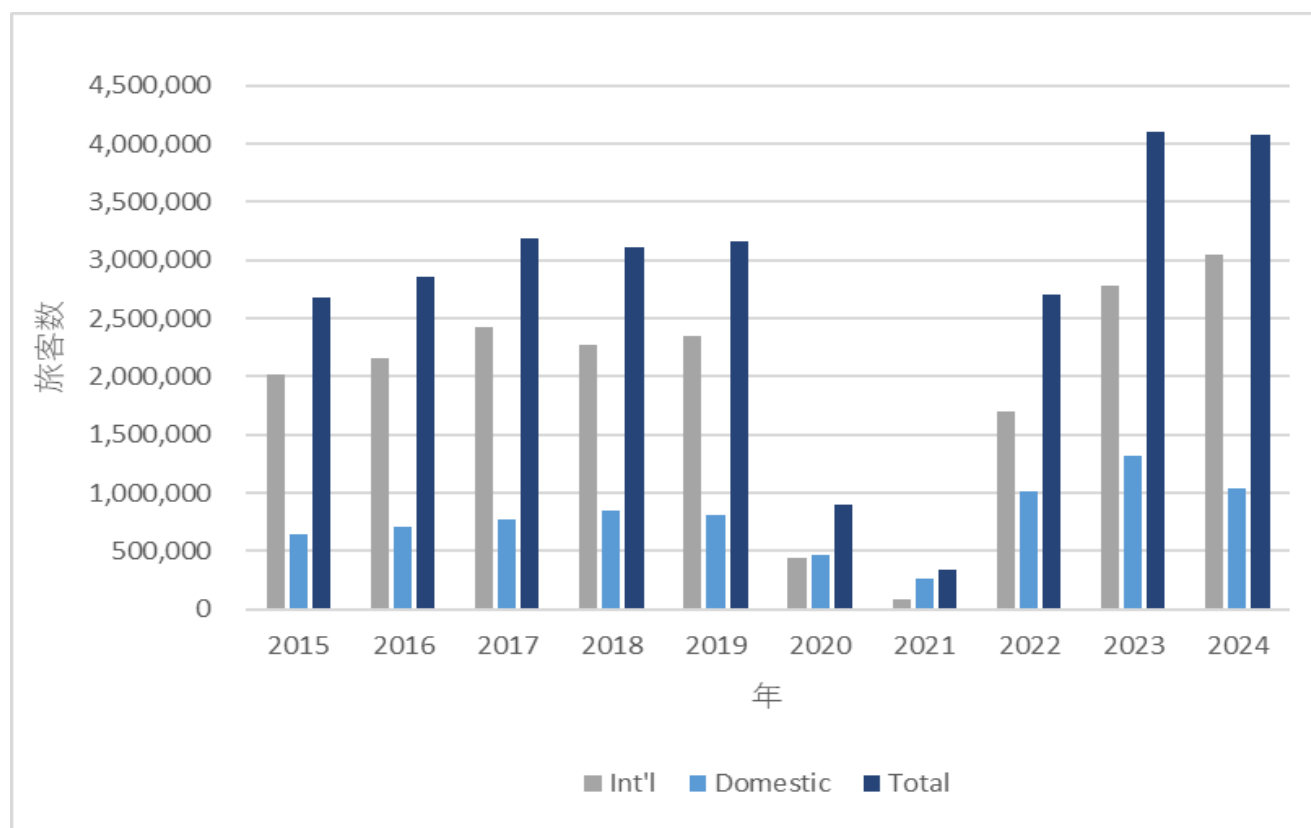
出典：調査団作成 (Google Earthの航空写真使用)

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（5）

旅客数の推移

同国の2024年の国際線航空旅客数は約300万人であり、COVID-19感染拡大前の2019年の実績（約230万人）よりも大きく増加している。また、2024年の国内線航空旅客数は約100万人であり、2023年の実績よりは減少しているものの、COVID-19感染拡大以前よりも増加している。

フィジーの航空旅客数の推移



出典：AFL提供資料

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（6）

空港開発の動向

フィジー政府が2025年9月に策定した「国家開発計画2025-2029およびビジョン2050（National Development Plan 2025-2029 & Vision 2050）」内で、航空セクターは国土の連結性強化戦略の中核的要素と位置づけられており、ナンディ国際空港やナウソリ国際空港の施設改善、国際基準への適合、さらに離島地域へのアクセス向上を目的とした地方空港のインフラ整備が重点施策として掲げられている。この計画では、従来の計画における目標と整合を図りつつ、より戦略的・制度的な強化が図られている。

現在、世界銀行（WB）の支援のもと「Fiji Tourism Development Program in Vanua Levu（バヌアレブ観光開発プログラム）」が実施されている。このプロジェクトはフィジー第2の島であるバヌアレブ島の環境開発を目的としたものであり、同島に位置するランバサ空港およびサブサブ空港のインフラ整備が含まれている。

また、日本も無償資金協力「主要空港航空安全設備整備計画」を通してナンディ、ナウソリ、ランバサ、サブサブ、マテイの5空港を対象に航行援助施設や消防車等の供与を計画している。

ODAや民間投資を活用した予算確保/資金調達

フィジーにおけるインフラ資金の提供者は、大きく以下の3つのカテゴリーに分類される。

- ◆ 二国間ドナー（オーストラリア・ニュージーランド・日本・EU）
- ◆ 多国間金融機関（ADB・WB・EIB等）
- ◆ 国内・民間資金（商業銀行・年金基金等）

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（7）

二国間援助の動向

オーストラリア

- フィジーにとって最大の援助国であり、ODAや防衛支援など、多層的な支援を展開
- 保健、教育分野を中心に複数の小規模インフラ整備を支援
- 無償資金援助で軍事・海事関連施設建設を実施

ニュージーランド

- 民主主義の強化、安全保障、経済的レジリエンス、気候変動対応、社会的福祉の5分野に重点を置いたODAを展開
- インフラ整備への関与は限定的であるが、災害復旧や再生可能エネルギー関連のインフラ整備を支援
- 衛生環境向上や社会基盤整備の構築を目的とした支援も検討

EU

- フィジーを含む太平洋諸国に対して広域的な地域プログラムを通じた支援を実施
- インフラ整備への直接的な資金援助は限定的であるが、過去には複数の小規模インフラプロジェクトへの支援を実施

日本

- 有償資金協力（円借款）・無償資金協力・技術協力を組み合わせた包括的なODAを展開
- インフラ分野では、道路・水道・港湾・空港などの基盤整備に加え、再生可能エネルギーの導入支援や洪水対策など、持続可能性とレジリエンス強化を重視したプロジェクトを展開

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（8）

多国間金融機関の援助動向

アジア開発銀行 (ADB)

- 交通、水・下水道、港湾、再生可能エネルギー分野においてフィジーで複数の大規模プロジェクトを展開
- 制度面での支援にも注力しており、独立規制機関の設置やPPP促進のための政策環境整備、老朽資産への対応施策など、非プロジェクト型の支援も志向

世界銀行 (WB) / 国際金融公社 (IFC)

- 民間主導の経済成長と気候変動へのレジリエンス強化を目的とした包括的な支援を展開
- インフラ関連プロジェクトでは、病院運営・空港運営のPPP事業化支援など、民間セクターとの連携を重視したプロジェクトも展開

欧州投資銀行 (EIB)

- 主にADBとの連携を通じて、資金提供
- 再生可能エネルギー等、エネルギーインフラの整備に向けた取り組みを積極的に支援

太平洋諸島地域のための豪州インフラ融資ファシリティ (AIFFP)

- 太平洋諸国における重要インフラ整備を支援するインフラファシリティ（2019年設立）
- 無償資金、融資を組み合わせたファイナンスを通じて、道路・エネルギー・通信・保健・教育等の分野におけるインフラ投資促進に貢献
- AFLの運営するナンディ国際空港および離島空港に対し、計1.06億フィジードルの融資枠を提供

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（9）

国内・民間資金の活用に係る動向

商業銀行

- 主要商業銀行（ANZ、Bank of South Pacific、Westpacなど）は、インフラ関連への複数の融資実績あり
- ANZ BankはAIFFPによる保証を活用してAFLへの融資を行った実績あり（ナンディ国際空港および離島空港の保守・改修・新規設備投資に充当）

保険会社および年金基金

- 保険業界および年金基金は、国内経済における重要な資産保有者であり、インフラ開発に必要な長期資金の供給者としての潜在性がある。
- フィジー国民年金基金（FNPF）は、フィジー最大の年金基金であり、国内最大の機関投資家である（2022年3月末時点での総投資額は83億フィジードル）。

3. フィジーの航空分野の現状把握および分析（10）

また、フィジー政府は、公共インフラの整備・運営における民間セクターの参画、資金活用を促進するため、2006年に「Public-Private Partnership Act (PPP法)」を制定、その後、制度の見直しを経て、2019年には「PPP Policy」を策定し、PPP制度の運用体制を段階的に整備してきた。制度的枠組み発展途上ではあるものの、既に複数のインフラ分野において実質的なPPP事業が展開されている。

セクター	事業内容	事業開始	事業会社	出資比率
港湾	スバ・ラウトカ港の改修・拡張・運営	2013年	Ports Terminal Limited	フィジー港湾公社：51% Aitken Spence PLC：49%
医療	ラウトカ・バ病院の改修・運営	2019年	Healthcare Fiji Limited	Fiji National Provident Fund Aspen Medical Pty Ltd., *出資比率は非公表
電力	フィジー国主要4島での電力供給および再生可能エネルギー開発	2021年	Energy Fiji Limited	フィジー政府：51% 一般投資家：5% Seven Pacific Pte Ltd (中国電力とJBICの合弁会社)：44%

4. ソロモン諸島の航空分野の現状把握および分析（1）

関連組織

ソロモン諸島ではソロモン諸島空港公社（Solomon Islands Airport Corporation Limited: SIACL）が国営9空港の運営・管理を行っている。同社はニュージーランド政府の支援を受けて2018年に設立された国営企業であり、2023年10月よりソロモン諸島における全ての政府所有空港の運営・管理を担っている。

ソロモン諸島の主な航空関連組織

通信航空省（Ministry of Communication and Aviation: MCA）

航空・通信分野を管轄する中央省庁であり、2023年10月以前は国営空港の運営・管理を担当

ソロモン諸島民間航空局（Civil Aviation Authority of Solomon Islands: CAASI）

ソロモン諸島における民間航空の規制機関として、航空法令の施行、航空運送事業者の監督、航空保安及び航空交通管制等の安全管理を行う独立機関

ソロモン航空（Solomon Airlines）

ソロモン諸島の国営航空会社であり、フラッグキャリア



ホニアラ国際空港の国際線
出発ターミナルビル



ムンダ国際空港の滑走路



スアバナオ空港のターミナルビル

4. ソロモン諸島の航空分野の現状把握および分析（2）

空港施設

ソロモン諸島の主要な空港は以下の通りである。国営空港はホニアラ国際空港、ムンダ国際空港、ギゾ（ナサチュープ）空港、タロ（チョイスルベイ）空港、スアバナオ空港、フェラ空港、ラタ（サンタクルズ）空港、セゲ空港、バラコマ空港の9つである。

ソロモン諸島の主要空港の概要

No.	空港名	近隣都市	IATA Code	ICAO Code	標高	滑走路の向き	滑走路の長さ	滑走路舗装状態
1	フェラ	イサベル	FRE	AGGF	3 m	18/26	565 m × 25 m	芝生
2	スアバナオ	イサベル	VAO	AGGV	6 m	04/22	850 m × 24 m	チップシール(計画)
3	チョイスルベイ	チョイスル	CHY	AGGC	2 m	13/31	660 m × 25 m	チップシール
4	サンタクルズ	サンタクルズ	SCZ	AGGL	5 m	05/23	914 m × 24 m	チップシール
5	セゲ	マロボ	EGM	AGGS	2 m	09/27	915 m × 30 m	チップシール
6	ギゾ	ギゾ	GZO	AGGN	4 m	14/32	1110 m × 30 m	チップシール
7	バラコマ	ヴェラ・ラ・ヴェラ	VEV	AGBA	0 m	14/32	1138 m × 38 m	珊瑚岩
8	ムンダ	ニュージョージア	MUA	AGGM	3 m	07/25	1800 m × 30 m	アスファルト・コンクリート
9	ホニアラ	グアダカナル	HIR	AGGH	9 m	06/24	2200 m × 45 m	アスファルト・コンクリート
10	アトイフィ	マライタ	ATD	AGAT	7 m	06/24	844 m × 15 m	芝生
11	カガウ	チョイスル	KGE	AGKG	9 m	14/32	740 m × 15 m	芝生
12	ラマタ	ニュージョージア	RBV	AGRM	18 m	12/30	850 m × 20 m	芝生
13	マラウ	グアダカナル	RUS	AGGU	0 m	05/23	604 m × 30 m	芝生
14	パラシ	スモールマライタ	PRS	AGGP	30 m	12/30	640 m × 24 m	珊瑚岩
15	ベロナ	ベロナ	BNY	AGGB	12 m	10/28	695 m × 18 m	芝生
16	レンネル	レンネル	RNL	AGGR	20 m	12/30	720 m × 20 m	芝生
17	キラキラ	マキラ	IRA	AGGK	3 m	12/30	1210 m × 30 m	芝生
18	バラレ	ショートランドズ	BAS	AGGE	2 m	18/27	1650 m × 25 m	芝生
19	サンタアナ	マキラ	NNB	AGGT	2 m	11/29	820 m × 23 m	芝生
20	アウキ	マキラ	AKS	AGGA	1 m	18/36	945 m × 30 m	芝生(中央部のみ劣化した舗装)
21	モノ	モノ	MNY	AGGO	21 m	04/22	1000 m × 25 m	芝生
22	アロナ	ウラワ	RNA	AGAR	12 m	11/29	860 m × 20 m	芝生
23	アブアブ	グアダカナル	AVU	AGGJ	8 m	14/32	675 m × 24 m	芝生

4. ソロモン諸島の航空分野の現状把握および分析（3）

国際線旅客数

航空旅客数についての公式な統計は存在しないものの、ソロモン諸島への入国手段は航空機または船舶に限られ、船舶による入国はごくわずかであるため、入国者数52,349人を2倍した数値（約10.5万人）が、同国の国際航空旅客数とほぼ一致すると推定される。

空港開発の動向

ソロモン諸島政府はNational Development Strategy（2016-2035）の中で「国際・国内空港の再整備」、「地方空港における全天候型滑走路の整備」、「ICAOが定める国際的な安全基準の遵守」等について提言している。

近年では、日本の無償資金協力事業「ホニアラ国際空港整備計画」および世界銀行が実施中のSecond Solomon Islands Road and Aviation Project（SIRAP-2）（およびその先行プロジェクトのSIRAP）により、ホニアラ、ムンダ両国際空港の施設が包括的に改善された。また、世界銀行およびニュージーランド政府の支援によりギゾ、タロ、セゲ、スアバナオ、ラタ、キラキラ空港において運航安全性・安定性向上のための整備が実施されている

2019年に国交を樹立した中国政府もスタジアム建設をはじめとした多額の支援を行っている。現時点では空港開発への関与は無いものの、ホニアラ国際空港の滑走路延伸等を計画しているとの情報もある。

6. インフラ整備案策定（1）

各空港インフラ整備方針

ナンディ国際空港

非公開

ナウソリ国際空港

非公開

ランバサ空港

- ランバサ空港が2060年までバヌアレブ島の拠点空港であり続けるという想定のもと整備案を策定
- 2段階（フェーズ1：2028年、フェーズ2：2038年）での整備を行い、最終的に2060年の需要に対応
- ATR-72による安全な離着陸のための滑走路延長を計画

サブサブ空港、マテイ空港

- 現在就航する最大機材はDHC-6であるが、増加する旅客数を処理するため将来的にATR-72が就航するという想定のもと整備案を策定

その他地方空港

- 就航機材の大型化等は想定されないため、運航の安全性向上に焦点を当てた整備案を策定
- 未舗装の滑走路についてはチップシールでの舗装を計画

6. インフラ整備案策定（2）

各空港のインフラ整備計画概要

空港	整備内容	概算事業費	整備時期
ランバサ 空港	<u>フェーズ1</u> ・ エプロンの拡張および誘導路の整備 ・ 航空灯火の整備	FJD18,297,705	2028年
	<u>フェーズ2</u> ・ 滑走路の延長 ・ ターミナルビルの建設 ・ 駐車場及びアクセス道路の整備 ・ 航空灯火の追加整備	FJD128,469,680	2038年
サブサブ 空港	・ 滑走路の延長および拡幅 ・ 滑走路の舗装改修 ・ エプロンの拡張および舗装改修 ・ ターミナルビルの建設 ・ 駐車場の建設 ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備	FJD294,615,284	2034年

6. インフラ整備案策定（3）

各空港のインフラ整備計画概要

空港	整備内容	概算事業費	整備時期
マテイ 空港	<u>フェーズ1</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ エプロンの部分的な拡張 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備 	FJD715, 905	2028年
	<u>フェーズ2</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 滑走路の延長および拡幅 ・ 滑走路の舗装改修 ・ ターミナルビルの建設 ・ 駐車場の建設 ・ 道路の建設 ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 	FJD143, 329, 694	2039年
ロトゥマ 空港	<ul style="list-style-type: none"> ・ ターミナルビルの建設 ・ 駐車場の建設 ・ 航空灯火の整備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備 ・ 消防車の配備 	FJD20, 394, 720	2028年

6. インフラ整備案策定（4）

各空港のインフラ整備計画概要

空港	整備内容	概算事業費	整備時期
カンダブ 空港	<u>フェーズ1（2028年）</u> ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備	FJD4, 926, 661	2028年
	<u>フェーズ2（2039年）</u> ・ ターミナルビルの建設 ・ 駐車場の建設	FJD13, 243, 500	2039年
	<u>フェーズ3（2049年）</u> ・ エプロンの拡張	FJD1, 653, 841	2049年
ラケンバ 空港	<u>フェーズ1（2028年）</u> ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備	FJD4, 926, 661	2028年
	<u>フェーズ2（2039年）</u> ・ ターミナルビルの建設 ・ エプロンの舗装	FJD6, 299, 303	2039年

6. インフラ整備案策定（5）

各空港のインフラ整備計画概要

空港	整備内容	概算事業費	整備時期
バヌアバ ラブ空港	<u>フェーズ1（2028年）</u> ・ ターミナルビルの建設 ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備	FJD7,763,732	2028年
	<u>フェーズ2（2039年）</u> ・ 滑走路の舗装 ・ エプロンの舗装	FJD17,996,777	2039年
シシア空 港	<u>フェーズ1（2028年）</u> ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備	FJD4,926,661	2028年
	<u>フェーズ2（2039年）</u> ・ ターミナルビルの建設 ・ 滑走路の舗装 ・ エプロンの舗装	FJD23,720,939	2039年

6. インフラ整備案策定（6）

各空港のインフラ整備計画概要

空港	整備内容	概算事業費	整備時期
モアラ 空港	<u>フェーズ1（2028年）</u> ・ ターミナルビルの建設 ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備	FJD7,410,835	2028年
	<u>フェーズ2（2039年）</u> ・ 滑走路の舗装 ・ エプロンの舗装	FJD17,243,514	2039年
コロ空港	<u>フェーズ1（2028年）</u> ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備	FJD4,926,661	2028年
	<u>フェーズ2（2039年）</u> ・ ターミナルビルの建設 ・ 滑走路の舗装 ・ エプロンの舗装	FJD21,572,743	2039年

6. インフラ整備案策定（7）

各空港のインフラ整備計画概要

空港	整備内容	概算事業費	整備時期
ガウ空港	<u>フェーズ1（2028年）</u> ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備	FJD4, 926, 661	2028年
	<u>フェーズ2（2034年）</u> ・ ターミナルビルの建設	FJD3, 333, 550	2034年
	<u>フェーズ3（2039年）</u> ・ 滑走路の舗装 ・ エプロンの舗装	FJD15, 389, 131	2039年
オノイラウ空港	<u>フェーズ1（2028年）</u> ・ 航空灯火の整備 ・ 消防車の配備 ・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備 ・ 通信機器の整備	FJD4, 926, 661	2028年
	<u>フェーズ2（2034年）</u> ・ ターミナルビルの建設	FJD3, 333, 550	2034年
	<u>フェーズ3（2039年）</u> ・ 滑走路の舗装 ・ エプロンの舗装	FJD18, 589, 087	2039年

6. インフラ整備案策定（8）

各空港のインフラ整備計画概要

空港	整備内容	概算事業費	整備時期
ブレタ 空港	<u>フェーズ1（2028年）</u> <ul style="list-style-type: none">・ 航空灯火の整備・ 消防車の配備・ 自動気象観測システム（AWOS）の整備・ 通信機器の整備	FJD4, 926, 661	2028年
	<u>フェーズ2（2034年）</u> <ul style="list-style-type: none">・ ターミナルビルの建設	FJD3, 333, 550	2034年
	<u>フェーズ3（2039年）</u> <ul style="list-style-type: none">・ 滑走路の舗装・ エプロンの舗装	FJD4, 216, 013	2039年

7. 生物多様性への配慮（1）

フィジーの各空港における整備計画の具体化段階、実際の建設段階、および整備後の運用段階においては、以下の配慮を行うことが望ましい。

計画・設計段階

- ◆ 生態系基盤情報の整備：空港周辺の生態系マップ、希少種分布、マングローブ・湿地帯の範囲を最新データで更新。
- ◆ 気候変動適応を考慮した設計：海面上昇・高潮対策を考慮し、自然を基盤とした解決策（Nature-based Solutions, NbS）を導入。
- ◆ 環境ゾーニングの導入：土地利用計画と生態系保全区域の整合を確保。

建設段階

- ◆ 施工時モニタリングの徹底：濁水、騒音、外来種侵入、廃棄物管理などを四半期ごとに監視し、逸脱時は迅速な是正を行う。
- ◆ 環境監理体制の強化：施工業者・監理コンサルタント・地方自治体による三者監査体制を確立。

7. 生物多様性への配慮（2）

運用段階

- ◆ 長期モニタリングの継続：鳥類・植生・水質・外来種などを定期的に追跡し、結果を年次報告として公表。
- ◆ 地域連携の強化：地元コミュニティ・NGO・学校を巻き込み、マングローブ
- ◆ 再生活動や環境教育を実施。
- ◆ バードストライク管理と生態系保全の両立：航空安全と生物多様性管理を統合した Wildlife Hazard Management Planを導入。

政策・制度的側面

- ◆ 政策整合性の継続確認：新たな法改正や国際枠組み（ポスト2020生物多様性枠組み等）への対応を随時確認。
- ◆ 能力強化（Capacity Development）：環境モニタリング技術・データ管理・地域協働に関する研修を制度化。
- ◆ グリーン・ポート認証制度の検討：環境に配慮した空港運営を評価する仕組みを国内導入。